Les PUBLICATIONS DU QUÉBEC

90-05090/

Conseil de la recherche et du développement en transport

Rapport annuel 1988-1989

Québec

Le contenu de cette publication a été rédigé par
le Conseil de la recherche et du développement
en transport

Cette édition a été produite par

Les Publications du Québec
1279, boulevard Charest Ouest
Québec (Québec)
G1N 4K7

Dépôt légal — 3e trimestre 1989
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN : 2-551-08497-0
ISSN : 0832-9206

© Gouvernement du Québec

Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport des activités du Conseil de la recherche et du développement en transport pour l'année terminée le 31 mars 1989.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre des Transports,

Marc-Yvan Côté

Québec, le 1er septembre 1989

Monsieur Marc-Yvan Côté
Ministre des Transports
Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 12 de la section IV de la Loi sur les transports, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport des activités du Conseil de la recherche et du développement en transport pour l'année terminée le 31 mars 1989.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président du Conseil,

Jean Robitaille, ing.

Québec, le 31 mars 1989

Table des matières

Mot du président 9

1. Caractéristiques du Conseil 11

1.1 Mandat du Conseil 11

1.2 Fonctionnement du Conseil 11

2. Activités du Conseil 13

2.1 Séances du Conseil et du Comité exécutif 13

2.2 Plan d'action 13

2.3 Activités dans certains secteurs prioritaires 14

2.3.1 Infrastructures routières et problèmes d'entretien: Étude bibliographique sur les systèmes experts appliqués à l'entretien et à la gestion des infrastructures routières 14

2.3.2 Sécurité routière 14

2.3.3 Transport en commun urbain 14

2.3.4 Transport de marchandises 14

2.3.5 Impacts environnementaux 14

2.4 Activités générales 14

2.4.1 Atelier de R-DT dans le cadre du congrès annuel de l'A.Q.T.R. 14

2.4.2 Projets d'implantation de services d'assistance et de démarchage 15

2.4.3 Prix du C.R.D.T. 15

2.5 Publications et Avis du Conseil en 1988-1989 15

2.5.1 Publications du C.R.D.T. 15

2.5.2 Avis au ministre des Transports du Québec 16

2.6 Représentation du Conseil 17

3. Budget du Conseil 19

4. Perspectives pour l'année 1989-1990 21

Annexe

Liste des membres du Conseil 1988-1989 23

Mot du président

Le Conseil de la recherche et du développement en transport (C.R.D.T.) a été restructuré en mars 1988 à la suite d'une entente intervenue entre le C.R.D.T., le ministère des Transports (M.T.Q.) et l'Association québécoise du transport et des routes (A.Q.T.R.). Les changements organisationnels n'ont rien changé au mandat original du C.R.D.T.

Le nouveau Conseil qui est entré en fonction en avril 1988 s'est donné trois objectifs prioritaires devant être atteints à court terme:

— rendre le C.R.D.T. plus visible;

— associer de nouveaux intervenants dans les activités de promotion de la recherche et du développement en transport (R-DT);

— susciter une concertation entre les principaux intervenants dans les secteurs considérés prioritaires par le Conseil.

Nos activités ont donc été planifiées, organisées et réalisées en fonction de cette orientation. Le présent rapport en donne un compte rendu détaillé.

En dépit d'un budget restreint, le Conseil a réalisé de nombreuses activités grâce à une participation exemplaire de ses membres. Ces activités contribueront sûrement au développement de la R-DT car, sous plusieurs aspects, elles sont déterminantes dans l'établissement des orientations pour la recherche en transport au Québec.

Le défi du Conseil pour les prochaines années est de continuer avec le même élan pour réaliser les nombreuses activités prévues dans son plan d'action afin de mieux répondre aux attentes du milieu. Bien sûr, cet objectif ne sera pas atteint sans la collaboration et la participation active des universités, des entreprises privées et publiques, surtout du ministère des Transports.

Le Conseil de la recherche et du développement
en transport est situé au:
6455, avenue Christophe-Colomb
Bureau 300
Montréal (Québec)
H2S 2G5

Le personnel permanent du Conseil
pour l'année 1988-1989 se compose de:

Loïs Lachapelle, secrétaire général,
Nguyen Quang Quy, ing., attaché de recherche, et
Maurice Sellitto, secrétaire.

1. Caractéristiques du Conseil

Le Conseil de la recherche et du développement en transport a été créé en vertu des dispositions de la section IV de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12).

L'article 10 en définit le mandat:

« Le Conseil a pour fonctions d'étudier toute question relative à la recherche et au développement en transport et de diffuser les résultats de ses études; de donner des avis et de faire des recommandations en matière de recherche et développement en transport; d'initier ou d'accorder son soutien technique à toute action visant la promotion de la recherche et du développement en transport; de tenir des réunions, des colloques ou des séances d'information pour favoriser les échanges, la collaboration et la coopération dans le domaine de la recherche et du développement en transport. »

Cet article confère au C.R.D.T. un rôle consultatif assorti d'un pouvoir de recommandation. En vertu de son mandat, le Conseil est redevable au ministre des Transports, mais en sa qualité d'organisme public il est en quelque sorte l'obligé des multiples intervenants du monde des transports. Vis-à-vis d'eux, il exerce ses fonctions de promotion et de concertation.

1.1 Mandat du Conseil

Le mandat du Conseil s'ordonne, en conséquence, autour de trois concepts fondamentaux:

Consultation

Le C.R.D.T. est un organisme consultatif mandaté pour étudier, donner des avis et faire des recommandations à la demande du ministre des Transports ou du milieu, ou encore de sa propre initiative. Son action se situe au plan des orientations de la recherche et du développement en transport.

Promotion

Le C.R.D.T. est aussi mandaté pour parrainer toute activité de recherche et de développement dans le domaine des transports de nature à soutenir les efforts des chercheurs et à inciter au transfert technologique. Ce rôle de promoteur s'étend encore à l'indispensable démonstration requise par les centres de recherche et les laboratoires de l'industrie.

Concertation

Le C.R.D.T. doit favoriser et même organiser des rencontres, devenir en quelque sorte une « bourse » d'échanges où se retrouvent les personnes et les organismes voués à la recherche, au développement et à la démonstration. Par là, il facilite l'expression des besoins, la convergence des intérêts et l'application des ressources en faveur des chercheurs et des utilisateurs des produits de la recherche.

1.2 Fonctionnement du Conseil

Le C.R.D.T. comprend trois paliers de fonctionnement:

Le Conseil d'administration

Le Conseil dûment convoqué en assemblée et formant quorum est seul compétent pour assumer l'entière responsabilité de son mandat et s'acquitter de ses devoirs. Il se réunit aussi souvent que nécessaire, mais au moins trois fois par année. Les séances sont tenues à huis clos. Cependant, à la discrétion du président, certaines séances du Conseil peuvent être publiques.

Le Comité exécutif

Le Comité exécutif reçoit délégation du Conseil d'administration pour assurer certaines activités entre ses séances. Il assiste et conseille le président. Il partage les responsabilités du Conseil d'administration quant à l'allocation des ressources, à l'organisation des activités, au fonctionnement et au programmme de travail des divers comités et à la préparation du budget et au contrôle des dépenses du C.R.D.T. C'est au niveau du Comité exécutif qu'est effectué le travail de planification, de coordination et de suivi des projets et activités spécifiques de recherche et de développement en transport.

Les comités ad hoc

Le Conseil peut instituer des comités ad hoc pour l'examen des dossiers spéciaux. Ces comités sont chargés de faire rapport au Conseil sur les positions à adopter, sur les avis à rendre et sur les expertises à fournir dans les limites de leurs mandats respectifs.

2. Activités du Conseil

2.1 Séances du Conseil et du Comité exécutif

— ***Réunions plénières du Conseil***

Au cours de l'année 1988-1989 le Conseil a tenu cinq réunions plénières aux dates et endroits suivants:

— 6 mai 1988	au 255, boul. Crémazie Est, Montréal
— 10 juin 1988	Chez Prévost Car, à Ste-Claire de Dorchester
— 19 septembre 1988	au 255, boul. Crémazie Est, Montréal
— 25 novembre 1988	au 255, boul. Crémazie Est, Montréal
— 3 février 1988	au C.R.I.Q.(1), Montréal

— ***Réunions du Comité exécutif***

Au cours de cette même année le Comité exécutif a tenu six réunions:

— 3 juin 1988	au 255, boul. Crémazie Est, Montréal
— 21 juin 1988	au 255, boul. Crémazie Est, Montréal
— 16 août 1988	au 255, boul. Crémazie Est, Montréal
— 1er novembre 1988	au 255, boul. Crémazie Est, Montréal
— 19 janvier 1989	au 255, boul. Crémazie Est, Montréal
— 21 mars 1989	à Jonquière (dans le cadre du Congrès annuel de l'A.Q.T.R.)

2.2 Plan d'action

Le Conseil a publié son premier plan d'action lequel couvre en outre la période 1988-1989. Ce plan reflète le dynamisme de l'actuel conseil d'administration et dénote ses préoccupations dans les secteurs qu'il considère comme prioritaires. Près de vingt-cinq actions de promotion, de concertation et de consultation ont été définies. Une partie de celles-ci s'inscrit dans la continuité des activités du Conseil au cours des années antérieures. Les autres reflètent les nouvelles préoccupations.

Les huit secteurs prioritaires du plan d'action regroupent la majorité des activités du Conseil. Les actions du Conseil visent surtout à l'information, la concertation, la consultation et la promotion des activités de R-DT dans chacun des secteurs suivants:

— ***Infrastructures routières et problèmes d'entretien:***

* information sur la R-D au M.T.Q.;
* information sur les systèmes experts appliqués au transport;
* réalisation d'un rapport synthèse sur les systèmes experts appliqués à l'entretien et à la gestion des infrastructures routières.

— ***Sécurité routière:***

* concertation entre les responsables de l'éducation et ceux de la formation en sécurité routière;
* information sur les priorités de R-D entre les intervenants;
* établissement d'une banque d'indicateurs;
* réflexion sur les méthodes d'évaluation de l'efficacité des mesures de sécurité.

— ***Transport en commun urbain:***

* participation aux activités de l'Association canadienne du transport urbain (A.C.T.U.);
* aide au financement des projets de R-DT de divers organismes;
* avis au ministre des Transports sur le financement des projets de recherche.

— ***Circulation urbaine:***

* promotion de R-D, en circulation urbaine, des véhicules collectifs;
* promotion des activités de R-D en signalisation;
* promotion des projets de gestion de feux de circulation pour favoriser la R-DT.

— ***Transport routier des marchandises:***

* identification des priorités de R-DT dans ce domaine;
* promotion d'un projet de démonstration de l'Association du camionnage du Québec (A.C.Q.);
* information et concertation entre chercheurs et entreprises.

(1) Centre de recherches industrielles du Québec

— ***Matériel de transport:***

* réflexion sur la subvention aux projets de R-DT des entreprises évoluant sur les marchés internationaux;
* promotion de la participation financière du gouvernement aux travaux de la R-DT des consultants;
* promotion de la R-D des trains rapides et électrifiés.

— ***Micro-électronique et intelligence artificielle:***

* création d'un répertoire d'entreprises ayant des activités dans le domaine appliqué au transport;
* aide au financement de la R-DT de ces entreprises;
* inventaire des projets.

— ***Impacts environnementaux:***

* préparation d'un dossier d'information;
* organisation d'une table de concertation;
* promotion d'un projet de démonstration.

2.3 Activités dans certains secteurs prioritaires

2.3.1 Infrastructures routières et problèmes d'entretien: Étude bibliographique sur les systèmes experts appliqués à l'entretien et à la gestion des infrastructures routières

Le coût d'entretien des infrastructures routières est de plus en plus onéreux et le budget consacré à cette fin constitue une part importante du budget gouvernemental. Les systèmes experts pourraient jouer un rôle capital dans ce domaine. Une étude commandée par le C.R.D.T. a pour but de constituer un dossier d'information permettant aux chercheurs et aux intervenants de faire le point sur l'état de la R-D dans ce domaine en vue de futures actions de concertation. Ce document sera disponible à l'été 1989.

2.3.2 Sécurité routière

Des réunions avec la Régie de l'assurance automobile du Québec (R.A.A.Q.) ont conduit le C.R.D.T. à favoriser la formation d'un comité ad hoc regroupant les intervenants dans les domaines de la formation et de la recherche en sécurité routière. Cette action a pour but de tisser des liens entre les intervenants et d'établir des priorités de R-DT dans ce secteur.

Par ailleurs, le Conseil a participé, le 8 novembre 1988, à l'organisation d'un atelier de consultation sur la R-D en sécurité routière. Il en est ressorti un mémoire qui a été présenté, par l'A.Q.T.R., au ministre des Transports du Québec.

2.3.3 Transport en commun urbain

Une consultation avec les organismes publics de transport a permis de constater qu'il y a peu d'activités de R-DT réalisées par ces organismes, qu'il n'y a presque pas de concertation entre ces organismes dans le domaine de la R-DT et que le financement de leurs projets est problématique. Le Conseil a entamé des démarches afin d'encourager et de supporter l'Association du transport urbain du Québec (A.T.U.Q.) dans ses efforts de la mise sur pied de projets conjoints parmi ses membres.

2.3.4 Transport de marchandises

Le C.R.D.T. a collaboré avec l'Association du camionnage du Québec pour:

— la concertation en R-DT entre l'industrie, le gouvernement et les chercheurs universitaires dans le domaine du camionnage;

— la promotion d'un projet de R-D proposé par les membres de l'A.C.Q.;

— l'organisation d'un colloque, qui a eu lieu le 31 janvier 1989, sur l'innovation par la collaboration entreprises-chercheurs en transport routier des marchandises, avec la participation de l'A.Q.T.R. et du M.T.Q.

2.3.5 Impacts environnementaux

Le C.R.D.T. constate qu'il y a peu de concertation favorisant la recherche dans le domaine des impacts environnementaux reliés au transport. Par conséquent, les actions suivantes ont été entreprises:

— des réunions de concertation avec l'Association des conseillers en environnement du Québec pour établir des actions conjointes;

— une étude afin de constituer un document d'information sur les impacts environnementaux du transport routier;

— une démarche pour organiser une table ronde afin de regrouper les intervenants de ce secteur.

2.4 Activités générales

2.4.1 Atelier de R-DT dans le cadre du Congrès annuel de l'A.Q.T.R.

Le C.R.D.T. a participé avec le Centre de développement des transports (C.D.T.) et le M.T.Q. à l'organisation d'un atelier sur la R-DT lors du Congrès annuel de l'A.Q.T.R. Les objectifs de cet atelier étaient d'informer les participants sur les program-

mes d'aide à la R-DT et sur les organismes gestionnaires de ces programmes.

2.4.2 Projet d'implantation de services d'assistance et de démarchage

Une réflexion du Conseil et certaines consultations ont permis de constater que les entreprises, particulièrement les P.M.E., ont besoin de l'aide des autorités publiques pour que la R-DT y soit plus développée. Il a été convenu que le C.R.D.T. organiserait, dans un proche avenir, une table ronde regroupant le M.T.Q., le C.R.I.Q., le M.I.C.T.[1], le C.D.T. et la R.A.A.Q. dans le but de favoriser la mise sur pied d'un organisme d'assistance et de démarchage pour la promotion de la recherche et du développement en transport dans les entreprises du Québec.

2.4.3 Prix du C.R.D.T.

Dans le cadre de son objectif de promotion de la recherche et du développement en transport et pour souligner l'effort, la contribution ainsi que les réalisations les plus marquantes d'un chercheur québécois en matière de R-DT, le C.R.D.T. tient annuellement un concours pour l'attribution du Prix du Conseil.

Le Prix 1989, doté d'une bourse de 3 000 $ et d'une pièce d'art commémorative, fut remis le 21 mars 1989 à monsieur Elvie Lawrence Smith, chercheur et président du conseil d'administration de Pratt & Whitney et ex-président de la même compagnie.

Le C.R.D.T. souligne ainsi sa carrière scientifique remarquable de presque un demi-siècle et l'impact exceptionnel à l'échelle internationale du produit de ses travaux: le moteur PT6, considéré comme l'une des plus importantes réussites techniques et commerciales. Récipiendaire de prix et de titres prestigieux, monsieur Smith a commencé très tôt une carrière de recherche (en 1945) au Conseil national de la recherche à Ottawa, et ensuite il a formé et dirigé de nombreux chercheurs à Pratt & Whitney (deux mille personnes avec un budget de deux cent vingt millions de dollars annuellement).

2.5 Publications et avis du Conseil en 1988-1989

Au cours de l'année 1988-1989, le Conseil a publié quatre rapports et trois avis au ministre des Transports du Québec. Les avis ont fait l'objet de l'approbation unanime du Conseil.

2.5.1 Publications du C.R.D.T.

2.5.1.1 Impacts et perception des programmes de subvention à la R-DT par les entreprises en transport (rapport de la Société d'experts-conseil en recherche socio-économique et recherche marketing S.O.M. (novembre 1988)

Le Conseil, dans le cadre de cette étude, a fait réaliser une enquête pour évaluer l'importance des activités de R-DT des entreprises et organismes québécois en transport afin de mieux connaître leurs perceptions des programmes d'aide existant au Québec. L'analyse de ces études permet de constater que:

- seulement une entreprise sur deux fait de la R-DT;
- à peine la moitié d'entre elles demandent des subventions;
- 81 % des entreprises considérées ne connaissent pas bien les programmes d'aide;
- la majorité des entreprises considérées perçoivent que la démarche pour la demande de subvention est compliquée;
- les petites et moyennes entreprises (P.M.E.) font peu de R-DT par manque de ressources, d'intérêts et de connaissances sur le rôle de la R-DT;
- 63,6 % des entreprises qui ont reçu des subventions indiquent que le processus est compliqué;
- le démarchage est nécessaire car l'appel d'offre publique intéresse faiblement les entreprises (12 %) et il représente moins que la moitié de l'appel d'offre sur invitation (30 %);
- il n'existe pas de répertoire qui regroupe TOUS les programmes d'aide, ce qui ne facilite guère la démarche des entreprises pour obtenir des subventions.

À la lumière de ces analyses, il est difficile de conclure que la promotion de la R-DT auprès des entreprises québécoises a atteint des objectifs satisfaisants. En outre, l'implantation d'un service d'assistance et de démarchage pour la promotion de la R-DT auprès des entreprises s'avère nécessaire.

2.5.1.2 Évaluation des contrats adjugés par Transports Canada en vertu de la politique d'impartition du gouvernement du Canada (janvier 1989)

En 1988, plusieurs intervenants québécois en R-D s'interrogeaient publiquement sur l'aide du gouvernement fédéral à la R-D. Pour se renseigner sur cette situation, le Conseil a commandé une étude afin de mieux saisir les raisons et les impacts des contrats accordés par Transports Canada à trois provinces:

(1) Le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie

Québec, Ontario et Colombie britannique. Les faits saillants de cette étude sont que:

- la région d'Ottawa joue un rôle important dans la Région de la Capitale Nationale (R.C.N.), et le gouvernement fédéral traite la R.C.N. comme une province, au même titre que le Québec et l'Ontario;
- De 1983 à 1987, la part du Québec dans les contrats accordés par Transports Canada a diminué de 19 % à 12 % et celle de l'Ontario a augmenté de 46 % à 54 % (y compris la R.C.N.);
- en termes de budget, les contrats accordés par Transports Canada à l'ensemble des provinces ont chuté de 3,3 millions de dollars dont 1,6 million de dollars au Québec, alors que la part de l'Ontario et celle de la Colombie britannique n'ont presque pas changé;
- trois facteurs peuvent expliquer la baisse des contrats de recherche octroyés par Transports Canada au Québec:
  * le déménagement de Montréal à Ottawa de firmes spécialisées en R-DT;
  * la réduction des budgets, la restructuration administrative et la réorientation de Transports Canada en R-DT;
  * les modalités de gestion de projets conjoints entre Transports Canada et le Québec concernant l'entente auxiliaire sont différentes des autres provinces.

2.5.1.3 Évaluation comparative de la politique de financement de la R-DT en Ontario et au Québec (janvier 1989)

Cette étude, réalisée à la demande du C.R.D.T., avait pour principal objectif d'évaluer l'effort et l'implication des gouvernements du Québec et de l'Ontario dans les domaines de la R-DT. Les résultats indiquent que:

- le ministère des Tranports de l'Ontario (M.T.O.) s'implique beaucoup dans l'étude, la planification et le financement de l'équipement pour la gestion des corridors urbains, alors que le M.T.Q. s'en tient généralement à son propre réseau routier et se préoccupe surtout des questions de voirie;
- l'effort et l'implication du M.T.Q. et du M.T.O. sont comparables quant aux activités de R-D de la Direction du génie (M.T.Q.) et de la Research & Developement Branch (M.T.O.);
- en ce qui concerne la recherche dans le domaine de la technologie, le personnel du Transportation Technology and Energy Branch (M.T.O.) remplit un double rôle (chercheur et gestionnaire) et détient souvent un diplôme de deuxième ou de troisième cycle;
- le financement accordé par le M.T.O. est plus généreux que celui du Québec pour les projets de démonstration en collaboration avec les sociétés de transport;
- les fonctionnaires du M.T.O. semblent avoir une marge de manœuvre plus grande que ceux du Québec en ce qui a trait au processus d'approbation des contrats de recherche.

2.5.2 Avis au ministre des Transports du Québec

2.5.2.1 Avis sur l'implication du ministère des Transports du Québec dans les travaux de R-DT de l'Association canadienne du transport urbain (A.C.T.U.).

Le conseil a recommandé que le ministre des Transports du Québec:

- favorise clairement une implication plus grande et plus soutenue des ressources administratives et techniques de son ministère aux travaux de R-DT de l'A.C.T.U. et ce au niveau hiérarchique le plus élevé possible;
- accueille favorablement l'idée de la participation financière du gouvernement du Québec, pour les deux prochaines années, aux projets conjoints et plus particulièrement au plan de recherche et de développement de l'A.C.T.U.

L'avis et l'action du Conseil ont permis à l'A.C.T.U. d'obtenir une décision favorable du M.T.Q. concernant la subvention de ses projets. (19 septembre 1988)

2.5.2.2 Avis sur l'expérience de mesures préférentielles réservées aux véhicules collectifs pour fins de R-DT

Le Conseil constate que depuis douze ans, en dépit de la volonté clairement manifestée par les autorités du M.T.Q., les seuls bénéficiaires de telles mesures implantées à Montréal et à Québec sont les sociétés et la commission de transport mandatées par le M.T.Q. pour gérer ces voies réservées. Ces organismes gestionnaires sont en effet réticents à accepter les autres types de véhicules collectifs ou les autobus des autres transporteurs malgré l'absence d'étude pertinente infirmant cette pratique.

Le Conseil recommande donc:

- QUE des expériences de mesures préférentielles puissent permettre la réalisation de travaux de R-DT visant à étudier et à démontrer la fiabilité et l'efficacité d'une circulation mixte des autobus

des sociétés et des commissions et des autres véhicules collectifs;

— QUE le ministère des Transports s'engage dans un projet de démonstration à cet égard;

— QUE le ministère des Transports exige des études d'impacts ainsi qu'un programme rigoureux d'évaluation pour les projets de voies exclusives financées totalement ou partiellement par le gouvernement.

(25 novembre 1988)

2.5.2.3 Avis sur la promotion et diffusion des programmes gouvernementaux d'aide à la R-DT

À la suite de consultations, d'analyses et d'enquêtes, le C.R.D.T. constate que:

- pour diverses raisons, les entreprises québécoises ont peu de ressources, d'intérêt ou d'informations d'où peu d'activité, de R-DT;

— les entreprises connaissent mal les programmes de subvention et les avantages de ceux-ci;

— les entreprises perçoivent le processus de la demande de subvention comme compliqué.

En conséquence, le Conseil recommande:

— QUE les gestionnaires des programmes gouvernementaux d'aide à la R-DT mettent en place un processus structuré pour évaluer l'efficacité de la diffusion de ses programmes auprès des entreprises, particulièrement les P.M.E.;

— QUE les gestionnaires révisent les stratégies de promotion de la R-DT afin de mieux les adapter à la réalité du milieu des transports, tel que le transport routier des marchandises;

— QUE les gestionnaires des programmes d'aide ne se limitent pas à l'évaluation des demandes reçues pour fins de subventions mais qu'ils examinent aussi la possibilité d'aider activement les entreprises dans leurs démarches pour l'obtention de subventions;

— QUE le ministre des Transports appuie:

a) la démarche du C.R.D.T. visant à la création d'une banque centralisée d'entreprises en transport et de répertoires des programmes d'aide pour la R-DT;

b) la mise en place de service de démarchage et d'aide aux entreprises dans le domaine de la R-DT.

(3 février 1989)

2.6 Représentation du Conseil

En cours d'année, le C.R.D.T. fut représenté ou a participé à certains événements importants qui s'intéressaient à la R-DT, entre autres:

— Atelier national sur le design d'autobus, organisé par la section de R-DT de l'A.C.T.U. (Montréal, juin 1988);

— Congrès sur le système d'aide à l'exploitation (Ottawa, septembre 1988);

— Sommet québécois de la technologie (Montréal, octobre 1988);

— Symposium national sur la sécurité routière au Canada: Enjeux et Défis (Montréal, novembre 1988);

— Congrès annuel de Transportation Research Board (Washington, janvier 1989);

— Congrès annuel de l'A.Q.T.R. (Jonquière, mars 1989).

En outre, le C.R.D.T. a publié diverses chroniques dans la revue *Routes et Transports* de l'A.Q.T.R. afin de faire connaître ses activités et ses orientations.

3. Budget du Conseil

Les crédits alloués au Conseil pour l'exercice 1988-1989 ont été établis à 80 000,00 $.

Ces crédits proviennent du budget de la Direction de la recherche du ministère des Transports.

Le budget du Conseil se répartit comme suit:

Crédits alloués au C.R.D.T. en 1988-1989

Honoraires professionnels et secrétariat	38 000 $
Ressources matérielles	19 000 $
Frais de déplacements	5 000 $
Promotion de la R-DT	5 000 $
Représentation du C.R.D.T.	3 750 $
Frais généraux	5 750 $
Divers	3 500 $

4. Perspectives pour l'année 1989-1990

Dans le cadre de son mandat, le Conseil prévoit, pour l'exercice 1989-1990, poursuivre les activités prévues dans son plan d'action. Il convient entre autres de souligner les projets suivants:

- Émission d'avis sur: le financement de la R-DT; les services d'assistance et de démarchage auprès des entreprises; la coordination et l'orientation de la recherche en sécurité routière;
- Veille technologique et promotion des activités de recherche dans les domaines des systèmes experts appliqués à l'entretien d'infrastructures routières, ainsi que l'analyse des impacts environnementaux reliés au transport routier;
- Échange d'information sur des axes prioritaires de R-D entre différents intervenants du milieu (A.C.T.U., A.T.U.Q., R.A.A.Q., etc.);
- Développement de liens plus importants avec les associations professionnelles et les organismes de recherche afin de favoriser la R-DT dans différents secteurs de pointe: système expert, intelligence artificielle, etc.

Annexe

Membres du Conseil 1988-1989

Monsieur Jean Robitaille, ing.
Président du Conseil

Monsieur Robitaille, diplômé en génie mécanique de l'École polytechnique de Montréal, détient aussi une maîtrise ès sciences appliquées option optimisation de structures. Il est directeur général de la division industrielle de Hewitt Equipement ltée., gouverneur de l'A.Q.T.R. et président de Polybar inc. et président, section des membres associés, de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec.

Monsieur Jean-Marc Rousseau, professeur
Vice-président du Conseil

Monsieur Rousseau détient un baccalauréat en mathématiques et une maîtrise en informatique et recherche opérationnelle de l'Université de Montréal ainsi qu'un doctorat en recherche opérationnelle du Massachusetts Institute of Technology.

Professeur titulaire au Département d'informatique et de recherche opérationnelle de l'Université de Montréal, monsieur Rousseau a été le directeur du Centre de recherche sur les transports (C.R.T.). Il est également vice-président de Giro inc.

Monsieur Benoît G. Côté, ing.

Monsieur Côté, diplômé en génie civil de l'École polytechnique de Montréal, détient une maîtrise en planification des transports urbains et régionaux de Purdue University. Il est président de Lavalin-Transport inc. et de Lavalin-Bell-Cosigma inc.

Madame Johanne Gauthier, avocate

Madame Gauthier est diplômée en droit de l'Université de Montréal et elle détient une maîtrise de London School of Economics (L.L.M.). Elle est présidente sortante de l'Association du Barreau canadien / Section droit maritime (sous-section Québec). Elle est membre associé de l'étude légale Ogilvy Renault de Montréal, vice-présidente de l'Association canadienne de droit maritime et présidente du Groupe de travail de droit maritime de l'Union Internationale des Avocats.

Monsieur Bernard-André Genest, ing.

Monsieur Genest, diplômé en génie civil de l'École polytechnique de Montréal, détient une maîtrise en système et gestion de projets et un doctorat en transport et analyse systémique du Massachussetts Institute of Technology. Il est professeur au Département des sciences administratives (UQAM) et professeur substitut au Département de génie civil (Université McGill).

Monsieur Antoine Grégoire

Monsieur Grégoire est technologue des sciences appliquées. Il a occupé divers postes de présidence d'organismes de la région de l'Outaouais: la Chambre de commerce de Hull, le Conseil économique de l'Outaouais, la Jeune Chambre de Hull. Il est directeur général de la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais et ex-président sortant de l'Association canadienne du transport urbain.

Monsieur Gaston Hébert, ing.

Monsieur Hébert détient un baccalauréat en génie électrique de l'Université Laval. Il a poursuivi sa formation en génie industriel, en assurance-qualité, en ingénierie appliquée, en gestion et administration. Il est vice-président Ingénierie, Recherche et Développement, chez Bombardier inc.

Monsieur Gérard Laganière, ing.

Monsieur Laganière est diplômé en génie civil de l'Université de Sherbrooke. Il est vice-président aux Études et Ingénierie du Groupe-conseil S.M. inc. de Sherbrooke et président de l'Association québécoise du transport et des routes (1987-1988).

Monsieur Georges Lalande, avocat

Monsieur Lalande est diplômé en droit de l'Université de Montréal, il possède aussi un diplôme en génie mécanique de l'Université de Kingston ainsi qu'un baccalauréat ès arts de l'Université de Montréal. Il est vice-président, au Code de la sécurité routière, à la Régie de l'assurance automobile du Québec.

Monsieur Christian Lardinois, ing.

Monsieur Lardinois détient un doctorat et une maîtrise en aménagement de l'Université de Montréal ainsi qu'un diplôme d'ingénieur civil de la Faculté polytechnique de Mons en Belgique.

Il est secrétaire général et chercheur agrégé du Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal.

Madame Louise Pelletier

Madame Pelletier, après un baccalauréat en sciences économiques à l'Université de Montréal, a obtenu une maîtrise en administration des affaires de l'Université McGill; elle a parfait sa formation à l'Institut canadien du transport et trafic (C.I.T.T.) de l'Université de Toronto. Elle est présidente de l'Association du camionnage du Québec Inc. et directrice générale de Les associés transporteurs du Québec ltée.

Monsieur Jules Perreault, ing.

Monsieur Perreault détient un baccalauréat en sciences appliquées, option génie mécanique, de l'Université de Sherbrooke. Il est vice-président à l'ingénierie et au développement chez Prévost Car inc.

Monsieur Gilles Plouffe, ing.

Monsieur Plouffe est diplômé en génie civil de l'École polytechnique de Montréal.

Il est directeur régional de la région Nord de Montréal au ministère des Transports du Québec.

Composition typographique: Typoform

Achevé d'imprimer en août 1989
sur les presses des Ateliers
Interligne